Nr. 9 WRZESIEŃ 1930 R. ROK II

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70

Nie czekajmy, aż przyjdzie chwila krytyczna

W toku ostatnich prac organizacyjnych, odbywających się w łonie Związku Zawodowego Automobilistów, na szczególne wyróżnienie i podkreślenie zasługują te sprawy, które ostatnio poruszone były między innemi na okręgowej konferencji łódzkiej — w ubiegłym miesiącu bież. roku.

Sprawozdanie z tej konferencji umieściliśmy w całości we właściwym dziale dla wiadomości łódzkich Kolegów. W tem miejscu pragniemy poruszyć te jedynie sprawy, których omawianie zostało narazie *zapoczątkowane* na terenie okręgu łódzkiego, ale które powinny być poruszone we wszystkich oddziałach Związku, bowiem obecnie wysuwają się na czoło wśród innych zagadnień.

Chodzi tu poprostu o dokładne wyjaśnienie bardzo ważnej kwestji, mianowicie, jakie są obowiązki członków wobec Związku, a jakie Związku wobec członków. Jednem słowem, *co członek ma dać Związkowi, a czego ma prawo wzamian żądać!*

W wielu związkach klasowych kwestja ta nie podlega już dyskusji, gdyż jest w ten czy inny sposób rozwiązaną. Ale wśród nas — musimy sobie z ręką na sercu powiedzieć — sprawa ta jest ciągle aktualna i domaga się gwałtownie rozstrzygnięcia.

Jest rzeczą ogólnie wiadomą, że obok swych podstaw ideowych, obok pewnego programu działalności — każda organizacja zawodowa musi posiadać podstawy finansowe, a więc pewien stały dopływ funduszów, obracanych na cele zakreślone sobie przez tę organizację. Fundusze te pochodzą zawsze ze składek członkowskich, bo szanująca się organizacja z żadnych ubocznych dochodów nie korzysta.

Członkowie nasi rozumieją naogół dobrze, że bez składek Związek istnieć i działać nie może. Ale sporną do dziś dnia i niewyjaśnioną należycie jest kwestja, *jak wysoką ma być ta składka i na jakie specjalne cele* poza zwykłemi administracyjnemi wydatkami (kancelarja, druki, sekretarz płatny i t. d.) *ma być obracaną.*

I otóż, jak wykazała konferencja łódzka i jak się to dzieje również w innych Oddziałach — składki w Związku Zawodowym Automobilistów *nie są ujednostajnione.* Wysokość składki w poszczególnych Oddziałach jest bardzo różna: w Warszawie wynosi 3 zł. 50 gr., w Łodzi — 3 zł., na Śląsku — 5 zł. itd. itd.

Pierwszą bardzo ujemną stroną tej różnorodności składek jest fakt następujący. W tych środowiskach, gdzie skupienie szoferów jest większe i gdzie poczucie organizacyjne stoi wyżej — składki zostały ustanowione przynajmniej takie, które umożliwiają życie organizacji. Stąd też i Oddziały Związku w tych miejscowościach rozwijają się należycie i przynoszą korzyści swoim członkom.

Niestety jednak cały szereg Oddziałów, szczególnie mniejszych, poszedł w zupełnie złym kierunku. Wiadomo, że najtrudniejszą do przezwyciężenia trudnością dla każdego Oddziału jest sprawa wdrożenia członków de regularnego wnoszenia składek. Otóż, aby tylko przyciągnąć w jakikolwiek sposób członków do organizacji, wiele Oddziałów zdecydowało się na *ustalenie składek b. niskich,* żeby żaden szofer nie mógł powiedzieć, iż „chciałby" należeć do organizacji, ale „nie może", bo nie stać go na zapłacenie składki. Na zapłacenie zaś składki 2 lub nawet 1-złotowej — zawsze łatwiej kogoś namówić.

Jak jednak praktyka z każdym dniem wykazuje — skutki takiej „polityki" okazały się fatalne.

Oddział bowiem, który nie rozporządza odpowiedniemi środkami — *nie może rozwinąć szerokiej działalności, ani w krytycznej chwili przyjść członkowi z należytą pomocą.* Niewielkie sumy uzyskane z niskich składek zostają wydatkowane na utrzymanie lokalu, kancelaryjne wydatki, prenumeratę kilku pism, ot i wszystko.

Ale już gdy członek ma przykrą sprawę sądową, gdy ulegnie ciężkiemu wypadkowi, o który tak łatwo dziś w naszym zawodzie — Oddział nie może ani jemu, ani rodzinie okazać żadnej pomocy, a w każdym razie nie przychodzi z pomocą dostateczną.

I stwarza się sytuacja taka! Członek jest niezadowolony z organizacji i powiada: co oni właściwie z temi składkami robią? I organizacja ma żal do członków, iż podtrzymują ją tylko o tyle, aby mogła pędzić suchotniczy żywot — przy braku środków na świadczenia dla członków.

I nic dziwnego, że przy tego rodzaju wzajemnym stosunku — organizacja chroma, członkowie narzekają i często akcja zbiorowa nie posuwa się naprzód.

Ten bolesny wrzód na ciele organizacji trzeba raz wreszcie rozciąć!

Zupełnie słusznie mówią ci członkowie, którzy głoszą zasadę, że *Związek powinien dawać świadczenia* swym członkom; ale równolegle — obok tej — trzeba ustanowić zasadę, że członkowie muszą *dawać organizacji takie środki, któreby udzielanie tych świadczeń umożliwiały.*

Rozpatrzmy pierwszą stronę medalu! Jakie świadczenia powinny przysługiwać członkom?

Otóż przedewszystkiem członek powinien korzystać w Związku *z należytej pomocy prawnej,* a więc nietylko w formie napisania rekursu czy sprzeciwu do władz administracyjnych, ale i w drodze pokrycia kosztów, a w każdym razie przeważającej ich części, obrony przez adwokata w sądach, czasem w kilku instancjach.

Drugim zaś takim ważnym momentem, w którym przejawić się musi pomoc ze strony organizacji, jest *chwila śmierci członka lub doznania przez niego kalectwa* z powodu katastrofy samochodowej. W pierwszym wypadku — rodzina, a w drugim sam członek znajduje się zawsze w b. ciężkiej sytuacji i otrzymanie przez zainteresowanych *doraźnej pomocy pod postacią kilkuset złotych* — ma dla nich ogromne znaczenie.

Kwestja konieczności ustalenia tych dwóch typów świadczeń, nie mówiąc już o innych — jest rzeczą tak zrozumiałą i prostą, że niema co się nad nią rozwodzić. Każdy szofer wie doskonale, że niema dnia, aby nie było w Polsce kilku wypadków samochodowych, których ofiarą padają przedewszystkiem kierowcy. I niema miejscowości, w którejby codzień



Fotografje uczestników konferencji łódzkiej.

jakiś szofer nie miał zatargu z władzami, a przecież taki zatarg kończy się najczęściej sprawą sądową.

Są to sprawy dla każdego szofera zupełnie jasne, podkreślić tylko warto jeszcze jeden szczegół. Sprawa ubezpieczenia szoferów na wypadek choroby, czy kalectwa lub bezrobocia, nie mówiąc już o ubezpieczeniu na starość, które dla szoferów nie istnieje — przedstawia się rozpaczliwie. Dzieje się to dlatego, że szoferzy są rozproszkowani po różnych drobnych przedsiębiorcach i właścicielach, często zmieniają posady, czasem pracują na własnych maszynach i wszystko to razem sprawia, że *rzadko kiedy korzystają z przysługujących im ubezpieczeń.*

Fakt ten przemawia również bardzo silnie za tem, że każdy szofer powinien być na wypadek nieszczęścia ubezpieczony przynajmniej przy pomocy swej składki w Związku Zawodowym, który *w krytycznej chwili przyjdzie mu z natychmiastową pomocą.*

Nie znaczy to, naturalnie, aby szoferzy przez to mieli się wyrzekać ubezpieczeń ustawowych.

A teraz odwrotna strona medalu! Aby mieć możność wypłacenia członkowi lub jego rodzinie kilkuset złotych zasiłku lub wydatkować kilkadziesiąt złotych na sprawę sądową — organizacja pieniądze te musi uprzednio zgromadzić, pobierając składki od członków w takiej wysokości, aby poza normalnemi wydatkami bieżącemi, o których wyżej wspominaliśmy, a do których dochodzi jeszcze bardzo ważny wydatek na pismo związkowe — mogły być zgromadzone rezerwy pieniężne, przeznaczone właśnie na wyżej omówione świadczenia: zasiłki i pomoc prawną.

Najpobieżniejsze obliczenia wskazują, że aby składka na te cele była dostateczną, co zatem idzie, aby członkowie mogli powiedzieć, że mają należytą korzyść ze swej organizacji — musi wynosić 4.50 do 5 zł. miesięcznie. A ustalenie takiej składki będzie tylko wtedy możliwe, jeżeli powzięte zostanie w tym względzie *postanowienie, obowiązujące wszystkie oddziały,* jeżeli usunięta zostanie dowolność w ustanawianiu wysokości składki, przy której członkowie mniej uświadomieni i opieszali — prą do obniżenia poziomu składki, wynikiem czego jest zjawisko następujące: *organizacja rozwinąć się nie może i członkowie mało z niej mają pociechy.*

To też najbliższe prace organizacyjne muszą odbywać się pod hasłem: ujednostajnienie we wszystkich Oddziałach Związku składki członkowskiej i ustalenie jej wysokości na odpowiednim poziomie. Nic to nie znaczy, że znajdą się może malkontenci, którzy zechcą odejść z tego powodu od organizacji. Taki członek bowiem, który żałuje na organizację zawodową i nie zdaje sobie z tego sprawy, że aby istnieć i działać — musi ona mieć odpowiednie środki, prędzej czy później porzuciłby tę organizację. Każdy musi zatem sobie powiedzieć: albo, albo! Albo dążę do organizacji zwartej, silnej, sprężystej i wydatnie wspierającej członków w przykrych dla nich momentach, albo też nie będę hamulcem dla rozwoju tej organizacji przez opieranie się płaceniu składek w takiej wysokości, w jakiej *dawno w innych organizacjach są wprowadzone.*

Jesteśmy przekonani, że jednak wszyscy członkowie pójdą za tym pierwszym zdaniem. Powinno ono

przeważyć tem więcej w okresie obecnego kryzysu gospodarczego, bo chyba każdy uświadomiony pracownik rozumie, że w takich momentach tem silniej, choćby kosztem ofiar — trzeba wesprzeć organizację zawodową, bo ona jest *tym głównym narzędziem walki z obniżaniem się zarobków.* I dlatego zwiększenie się składki członkowskiej o jeden czy dwa złote — stokrotnie się opłaci.

Dalszym etapem tej akcji, mającej na celu postawienie organizacji szoferskiej na silnych podstawach — musi być scentralizowanie świadczeń, bowiem mimo podwyższenia wkładki — małym oddziałom liczącym po kilkunastu czasem członków, zbyt trudno byłoby się wywiązywać z obowiązku świadczeń. Obowiązek ten powinien być więc przelany na organizacje okręgowe, którym Oddziały będą przekazywać odpowiednią część składek.

Ale o tej sprawie pomówimy oddzielnie. Narazie zwracamy uwagę członków na kwestje wyżej podniesione z tem, że powinny one być przedmiotem ożywionej dyskusji na najbliższych zgromadzeniach.

I powinno na tych zebraniach zwyciężyć hasło. *Uregulujmy należycie sprawę składek i żądajmy wzamian od organizacji należytych świadczeń!*

R.

Walka z mundurowemi urojeniami

Szoferzy taksówek w Warszawie mieli do czynienia w ciągu ostatnich tygodni z nowym zamachem na ich kieszenie!

Władze administracyjne, zapewne z braku innego zajęcia, wpadły na pomysł „ozdabiania" Warszawy przy pomocy szoferów, wystrojonych w nowe uniformy, przyczem najsłabszą stroną tych projektów, niestety, był fakt, że miały one być dla szoferów... dość kosztowne!

Sprawa ta jest **interesującą dla wszystkich Kolegów**, bowiem niewiadomo, czy idąc za przykładem stolicy, inne miasta też nie zapragną zaprowadzenia „reform" i kto wie, może nałożą na szoferów obowiązek noszenia ostróg i szpady, żeby „reprezentacyjniej" wyglądali! Żart na stronę, ale wszystkiego można się spodziewać po ostatnich projektach magistratu w Warszawie — wprowadzenia **jasnych** (!!) ubrań dla szoferów. Albo też kilka dni temu otrzymaliśmy wiadomość, że w **Nowogródku** miejscowy „władca" wpadł na pomysł zmuszania szoferów, aby na czapkach nosili ogromne mosiężne blachy, podobne do tych, jakie za rosyjskich czasów nosili stróże, i na tych blachach ma być napis: Kierowca. Szoferzy mówią sobie na ucho, że wolą już w takim razie nosić hełmy na głowie, to ich w każdym razie będzie chronić od rozbicia sobie głowy, a te blachy, to już lepiej niech noszą ci „dowcipni" projektodawcy. Bo szofera, siedzącego za kierownicą nikt nie weźmie za lotnika ani też za organistę, a na takim „naczelniku" nie każdy się pozna, dopóki się nie zetknie z podobnie niezwykłemi zarządzeniami.

Na prosty rozum zaś rzecz biorąc, to każdemu szoferowi wystarczy znaczek związkowy, jak to jest ogólnie praktykowane, i co, mamy nadzieję, będzie zastosowane też w Nowogródku.

W każdym razie są to wszystko sygnały ostrzegawcze dla szoferów, szczególnie jeżeli chodzi o ostatnią sprawę na terenie Warszawy.

Dzięki energicznej i solidarnej akcji, prowadzonej pod kierownictwem naszego Związku — szoferzy warszawscy odparli atak „mundurowy". Początkowy przebieg tej walki znany jest Kolegom z uprzednich numerów „Aut. Zaw.", zakończyła zaś ją narazie — niedawno odbyta konferencja, której przebieg podajemy poniżej.

Zasadniczo jednak kwestja umundurowania pozostaje nadal o tyle aktualną, że z zachowania się przedstawicieli władz można wnioskować, że różne „urojenia" mundurowe — odżyją w Warszawie, a z pewnością i w innych miastach — przy najbliższej okazji.

Szoferzy więc muszą mieć się na baczności i sprawę tę postawić na porządku dziennym zarówno zgromadzeń w Oddziałach, jak i najbliższego ogólnego Kongresu.

***

Poruszona przez władze kwestja umundurowania kierowców taksówek, wywołała zrozumiałą burzę wśród szoferów warszawskich. Związek Zawod. Automobilistów, w przeciwieństwie do innych ugrupowań, ograniczających się zwykle do bezpłodnej pisaniny, zwołał przedewszystkiem ogólny wiec, aby powiadomić szoferów o istotnym stanie rzeczy i umożliwić im wypowiedzenie się w tak ważnej sprawie. Zgromadzeni, jak o tem piszemy oddzielnie, wypowiedzieli się przeciw wszelkiemu umundurowaniu. Rezolucja w końcu stwierdza, że jeśliby władze narzuciły jakieś nowe mundury — szoferzy **będą się bronić włącznie aż do strajku.**

Takie postawienie przez nas sprawy zmusiło magistrat do zwołania konferencji zainteresowanych czynników.

Na konferencji reprezentowane były Kom. Rządu, Wydział Przemysłowy Magistratu, Wydział Artystyczny, Wydział Budowlany, właściciele dorożek i związki zawodowe. Nasz związek reprezentowany był przez kol. kol. **Rongensa** i przewodniczącego Oddziału Warszawskiego **Szmycińskiego.** Na wstępie przedstawiciel Magistratu, otwierając konferencję, przedstawił zebranym projekt umundurowania Wydziału Artystycznego, który proponuje, jak wiadomo, ubiór szary, jasny. Okazało się dalej, że Komisarjat Rządu proponuje umundurowanie zielone lub brązowe.

Przewodniczący zwrócił się do uczestników konferencji, by zechcieli wypowiedzieć swoje zdanie w sprawie umundurowania szoferów, które musi harmonizować z kolorem karoserji, „gdyż to upiększy miasto".

W otworzonej w ten sposób dyskusji przedstawiciel Wydziału Przemysłowego wypowiedział, się, że według zdania Wydziału — może pozostać stare umundurowanie. Zw. Szoferów i Mechaników zaproponował pozostawić stare mundury, a jedynie do czapek dodać metalowe okucia (chce zrobić z szoferów żelazną gwardję). Zw. z ul. Wiejskiej (B. B. S.) poparł swego poprzednika. Nikogo nie zdziwiła ta „solidarność", boć oba te związki nie mają żadnego programu i nie mają nic wspólnego z istotnemi warunkami bytu szoferów taksówek warszawskich.

Przedstawiciel naszego Związku, kol. Rongens, wystąpił przeciwko jakiemukolwiek „uszczęśliwianiu" szoferów umundurowaniem i w dłuższem przemówieniu umotywował swoje stanowisko. Zawód szoferów — stwierdził

kol. Rongens — jest zawodem wolnym, a przeto niema żadnego celu ani powodu do zaszywania go w jakieś mundury. Zupełnie wystarczy, jeżeli szofer będzie miał obowiązek nosić ubranie schludne i że będzie nosił jakiś znaczek. Wszelkie zaś propozycje wprowadzania nowych mundurów w okresie najstraszniejszego kryzysu są zupełnie nie na miejscu, szoferzy im się nie podporządkują. Bo jeśli miasto cały szereg robót odkłada na przyszłość, bo „niema pieniędzy", a państwo wstrzymało niemal wszystkie swe poczynania, jeśli one były związane z większemi wydatkami, to w tym samym czasie jest niemożliwe zmusić szofera, aby sobie kupił „przepisowy" mundur i wydatkował jakieś 100 złotych na ten cel. A jeśliby władze chciały represjami zmusić do tego szoferów przez robienie masowych protokółów, to tylko nastręczą sobie dużo roobty, ale płacić szoferzy nie będą, bo nie mają z czego. Zarobki szoferów dziś spadły do 1/3 tego co mieli jeszcze przed 3 laty. Dziś szofer zarabia 6 zł. dziennie, to raczej pójdzie odsiadywać karę, a wtedy zabraknie miejsca w aresztach.

A jeśli władze będą chciały przycisnąć właścicieli taksówek, którzy w myśl udzielonych im koncesji powinni sprawić umundurowanie szoferom, to też skutek tego będzie wątpliwy, gdyż wobec spadku dochodów z dorożek właściciele myślą raczej o tem, że są zagrożeni zabraniem im wozów wobec niewypłacania należnych rat firmom, które im dały samochody na wypłat. To też w konkluzji zgłosił kol. Rongens wniosek tej treści, że komisja uznaje dzisiejszy kryzys za jeden z najstraszniejszych, jakie Polska dotąd przeżywała, i stwierdza, iż szoferzy mogą jeździć bez specjalnych mundurów z tem, aby każdy miał kurtkę zapiętą pod szyję i ciemnego koloru, bez względu na barwę.

Mimo rzeczowych argumentów z naszej strony, widząc, że sama zasada umundurowania zostaje zachwiana przez postawiony przez nas wniosek, większość konferencji przychyliła się do wniosku o utrzymaniu starego umundurowania.

Przedstawiciel naszego Związku, widząc, że skończyło się na pozostawieniu starego umundurowania, a bojąc się, aby nie zaczęły się szalone represje wobec szoferów, którzy nie mają jeszcze tych ubrań, postawił jeszcze jeden wniosek, aby mianowicie konferencja wezwała władze, **by wobec szalonego zubożenia ogółu szoferów nie wprowadzały gwałtownie obowiązku noszenia mundurów. Ważny ten wniosek został przyjęty przez konferencję.**

W ten sposób sprawę tę można, dzięki energicznej akcji naszego Związku, uważać za pomyślnie załatwioną dla szoferów warszawskich.

***

Trudno przy tej okazji nie zwrócić uwagi na poroniony pomysł Zw. Szof. i Mech. z ul. Elektoralnej, który chciał też uraczyć szoferów przez dodanie im daszków z okuciem metalowem. Pytamy, na co to komu potrzebne? Chyba po to, żeby władze miały więcej okazji do ściągania kar! Okucie daszka kosztować będzie 1 złoty, a protokóły za brak okucia będą wynosić może dziesiątki złotych. Panowie, nowi „obrońcy", najpierw pomyślcie, a potem zabierajcie się do „zbawiania" swoich członków.

Coraz prędzej!!

Pretensje publiczności — 16 klm. na godzinę miało przyprawić o szaleństwo.—Srebrna Kula.— Zbliżamy się do 1000 klm. na godzinę.— W pogoni za rekordem, czy praktycznym celem

Wśród licznych narzekań i pretensyj, jakie szeroka publiczność żywi do kierowców, a ściślej mówiąc do samochodów, niepoślednie miejsce zajmuje zarzut, który zwykle uzewnętrznia się np. w słowach: „jechał jak szalony", „ledwie zdążyłam uskoczyć!" „i nie mógłby to jechać wolniej" i t. p.

Naogół ludzie nie mogą się pogodzić z faktem, iż samochód jest środkiem komunikacji przedewszystkiem dla tego potrzebnym i cenionym, że może rozwijać dużą szybkość, nawet mimo przeciwności. Osiąganie znacznej szybkości — jest zwykle najbardziej bezpośrednim zadaniem kierowcy.

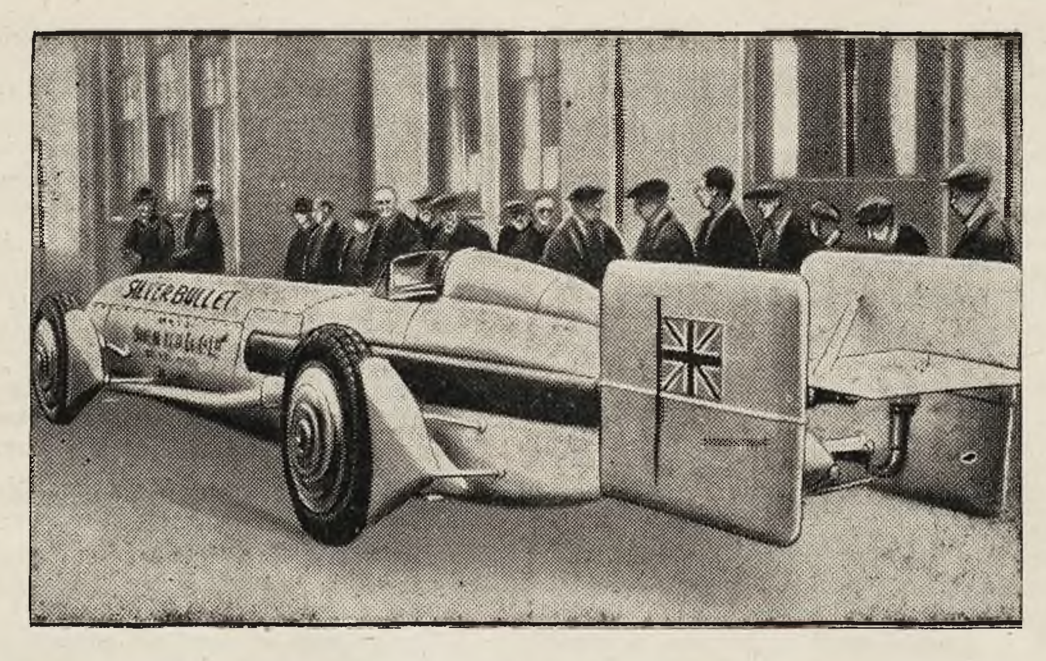
Nie chcemy przez to powiedzieć, aby kierowca nie był obowiązany zmniejszać szybkości w miejscach, w których szczególnie łatwo o wypadek, a więc na skrzyżowaniach ulic, w miejscach szczególnie ludnych, nieoświetlonych i t. d. Co do tego nie może być dyskusji! Ale wypadki kiedy przechodzień, w szczególności zaś dziecko lub człowiek w podeszłym wieku — dostaje się przez nieostrożność pod samochód, bynajmniej nie ograniczają się do owych miejsc szczególnie niebezpiecznych, lecz zdarzają się we wszelkich możliwych okolicznościach, pociągając za sobą wybuchy oburzenia, żale a nawet nienawiść pod adresem kierowców.

Tymczasem zaś publiczność przynajmniej miejska powinna się już orjentować jakie jest właściwe przeznaczenie samochodu. Przecież kierowca taksówki nie z czyjej innej strony jak od pasażerów, których wozi, słyszy na każdym kroku: „panie, tylko na miłość Boską prędko", „bo mam 5 minut do pociągu!" „niech pan jedzie prędko, bardzo się śpieszę do teatru" i t. d.

Takie zdania i wykrzykniki są zupełnie zrozumiałe, bo poza tymi, którym samochód służy wyłącznie dla przyjemności, a tych jest znikoma mniejszość — każdy wsiada do samochodu dlatego właśnie, że mu się śpieszy! Gdyby mu się nie śpieszyło — poszedłby piechotą, pojechałby tramwajem — albo by się wogóle rozmyślił i został w domu!

Niestety publiczność, mimo tak namacalnych faktów i oczywistych dobrodziejstw, jakie daje szybkość samochodu — ciągle jeszcze nie chce się pogodzić z tym faktem, że samochód, któryby się nie posuwał szybko — mijałby się ze swym celem! Byłby nonsensem!

Nietylko samochody, ale i inne środki komunikacji, starają się o możność rozwijania jaknajwiększej szybkości. Sprawa ta jest przedmiotem znacznych zainteresowań kolejnictwa. W Polsce Ministerstwo Komunikacji dąży do stopniowego zwiększania szybkości, chcąc pod tym względem dorównać zagranicy, gdzie przeciętna szybkość pociągów oblicza się na 60 klm., podczas kiedy w Polsce wynosi 50 klm. na godzinę. A przecież stosunkowo nie tak dawno, bo sto lat temu, kiedy wynaleziony przez inż.



SAMOCHÓD „SREBRNA KULA".

Stephensona „straszliwy potwór żelazny", ziejący ogniem i dymem, pędził z „zawrotną szybkością" 16 kilometrów na godzinę, stateczni obywatele występowali przeciw temu „grzesznemu" wynalazkowi. Wśród argumentów, wysuwanych przez ówczesnych uczonych przeciw temu „niezwykłemu" środkowi lokomocji, był jeden ogromnie ważki. Twierdzono mianowicie zupełnie poważnie, że nadzwyczajna „szybkość" maszyny, oraz „błyskawiczna" zmiana krajobrazów może przyprawić ludzi o szaleństwo.

Dziś oczywiście obawy naszych naiwnych pradziadów budzą szczery śmiech. Posługując się mechanicznemi środkami komunikacji, człowiek stale zwiększa szybkość swoich aparatów. Niedawno na rowerze rekordzista świata Oscar Egg osiągnął niedoścignioną szybkość 44 klm. 247 m. na godzinę. Holenderski kolarz Vaoderstuvit na rowerze za motorem przebiegł przestrzeń ponad 122 klm. w ciągu godziny.

Samochód potężnie podniósł szybkość posuwania się człowieka w przestrzeń. Rekordzista świata, angielski mjr. Seagrave, na swym wyścigowym aucie „Złota strzała" osiągnął szybkość 373 klm. na godzinę.

Słynny angielski kierowca **Kaye Done** skonstruował „srebrną kulę", umieszczoną obok na fotografji, na której zamierzał pobić rekord, ustanowiony przez swego rodaka. W przeciwieństwie do „Złotej Strzały", „Srebrna kula" posiada dwa 12-to cylindr. motory, z których każdy waży 400 klg., a razem rozwijają siłę 4000 HP. (koni parowych). Na przodzie wozu znajduje się przyrząd z lodem, który ma zapobiedz parowaniu wody. W tyle są prostopadle umieszczone płyty, mające ułatwić samochodowi utrzymanie jazdy w prostym kierunku. Kaye Done spodziewał się uzyskać na tej maszynie zawrotną szybkość 400 kilometrów na godzinę.

Jak wiadomo jednak, dotychczasowe próby nie dały tego rezultatu i rekord mjr. Seagrave — nie został pobity. Ale sam mjr. Seegrave padł ofiarą swego dążenia ustanowienia jaknajwiększych rekordów szybkości. Nie samochód stał się przyczyną jego śmiertelnej katastrofy, a łódź motorowa, na której chciał osiągnąć również olbrzymią chyżość.

Śmierć mjr. Seegrave wywołała żal powszechny. Niestety jest on nie pierwszą i nie ostatnią ofiarą, które giną w służbie demona szybkości, a równocześnie trzeba dodać w służbie dla całej ludzkości, dla której kwestja jaknajszybszego przenoszenia się z miejsca na miejsce — gra rolę olbrzymią.

Samochód, jak wynika z powyższego osiąga ogromną szybkość, ale maksymalną — osiągnął dopiero samolot. Hydroplany angielskie w zawodach o puhar Schneidra ustanowiły rekord szybkości 575 klm. na godz. Ta piekielna szybkość hydroplanów nie jest bynajmniej ostateczna. W sferach lotniczych mówi się zupełnie poważnie, że już wkrótce szybkość ta podniesiona zostanie do 1000 kilometrów na godzinę. W przeciągu stu lat zatem szybkość naszych aparatów komunikacyjnych wzrosła od 16 do tysiąca prawie klm., a więc o 6.200 proc.!

Oczywiście, że szybkość 1000 klm. na godzinę nie została jeszcze osiągnięta, ale niewiarogodną ona wydaje się tylko laikowi.

Myliłby się ten, ktoby przypuszczał, że te wszystkie rekordy mają na celu tylko sportową emocję, chęć uzyskania rozgłosu, lub zaspokojenia ambicji. Tak nie jest!

Nawet najbardziej szaleńcze przedsięwzięcia w rodzaju np. przelotów przez Atlantyk — mają w ostatecznym wyniku praktyczne cele na widoku. Tem więcej, jeżeli chodzi o automobilizm.

Wszelkie nowości w konstrukcji samochodów, nowe materjały, z których wyrabiane są poszczególne części, sposób montażu, różne rodzaje dróg — wszystko to jest poddawane ciężkim próbom właśnie z okazji osiągania wszelkich rekordów.

A przedewszystkiem — celem ich jest możność osiągania przy stosunkowo jaknajmniejszym ryzyku — jaknajwiększej szybkości. Bo dziś cały świat się śpieszy! Przysłowie: czas to pieniądz — może nigdy nie było tak aktualne, jak w obecnych czasach. Wszystkie wysiłki techniki i wielkie wynalazki ostatniej doby, a więc radjo, telefon, telegraf — służą jednemu i temu samemu celowi — ułatwienia ludziom możności komunikowania się ze sobą w jaknajkrótszym czasie.

Nie pomogą narzekania! Samochody muszą jeździć szybko i będą jeździć coraz prędzej! Żywiołowego rozwoju automobilizmu nie da się cofnąć wstecz i do niego należy dostosowywać budowę dróg, regulację ulic i środki ostrożności ze strony przechodniów.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

KOMUNIKAT.

Zarząd Oddziału Warszawskiego zawiadamia Kolegów, że poczynił umowy z **lekarzami**, którzy będą badali wszystkich potrzebujących zaświadczenia do prolongaty praw jazdy.

Samych **prolongat** sekretarjat dokonywa dla członków Oddziału przez swych funkcjonarjuszy.

Sekretarjat komunikuje, że członkowie Związku korzystają **z obrony prawnej.** Pisanie rekursów odbywa się bezpłatnie, za stawiennictwo adwokata na rozprawę sądową członkowie opłacają ¼ kosztów procesu, a Zarząd Oddziału opłaca pozostałe ¾ kosztów.

Zarząd Oddziału.

WIELKI WIEC PROTESTACYJNY.

Wdniu 11 sierpnia w sali ZZK. odbył się wielki wiec protestacyjny szoferów warszawskich, urządzony staraniem naszej organizacji. Porządek dzienny wiecu wypełniły 3 najżywotniejsze sprawy, dotyczące pracy kierowcy samochodowego, a mianowicie: sprawa wprowadzenia **szarych mundurów** dla szoferów taksówek, sprawa projektu przepisów **o czasie pracy** dla kierowców na samochodach ciężarowych i autobusach, oraz sprawa egzaminów psychotechnicznych dla starych kierowców, starających się o **czerwone** prawa jazdy.

Przewodniczył na wiecu kol. **Szmyciński H.**, powołując na asesorów kol. **Borowiaka i Pileckiego.**

Sprawę szarych mundurów i egzaminów psychotechnicznych referował kol. **Rongens.** Mówca zaznajomił zebranych szczegółowo z projektami w dziedzinie umundurowania, zwracając uwagę na niepraktyczność jasnego ubrania dla kierowcy, który musi uskuteczniać wszelkiego rodzaju naprawy na samochodzie i w związku z tem narażony jest ciągle na pobrudzenie się. A ponieważ mundury te mają na celu ozdobienie miasta, więc za zbrudzone posypią się mandaty karne, pozatem sam **koszt nabycia i utrzymania w czystości** takiego ubrania jest niewspółmierny z teraźniejszemi **zarobkami szofera.** Mówca zatem wezwał zebranych do wyrażenia dobitnego protestu przeciwko wprowadzaniu jakichkolwiek zmian w zakresie umundurowania, które miałyby narazić szoferów na wydatki w czasach tak strasznego kryzysu. Wywiązała się szeroka dyskusja, w której zabierało głos kilku kolegów; wszyscy wypowiadali się przeciwko inowacjom co do umundurowania. Ostatecznie zebrani **jednogłośnie** upoważnili Zarząd Związku do interwencji u odpowiednich władz w sprawie całkowitego uchylenia projektu wprowadzania jakichkolwiek mundurów. Na wypade nie przychylenia się władz do tego żądania, zebrani uchwalili poprzeć swe stanowisko strajkiem.

W sprawie egzaminów psychotechnicznych referent omówił dotychczasową akcję, twierdząc, że dzięki słabej postawie szoferów, władze zmuszają do egzaminów starych szoferów, starających się o czerwone prawa jazdy. Uchwalono wystąpić energicznie przeciwko tym praktykom.

Sprawę ośmiogodzinnego dnia pracy referował kol. **Borowiak Jan.** Mówca przedstawił zebranym krzywdzące postanowienia projektu przepisów, zaznaczając, że jest to zamach na najważniejszą zdobycz robotniczą, jaką jest ustawowy ośmiogodzinny dzień pracy. Nowa ustawa ma na celu wyzysk pracy szofera przez pominięcie tego czasu, który zużywa na przygotowanie wozu do jazdy, a zaliczanie do ośmiu godzin jedynie czasu spędzonego za kierownicą. A przecież każdy z automobilistów zdaje sobie sprawę, że przygotowanie wozu do drogi często jest **najuciążliwszą** częścią pracy i **zajmującą wiele czasu.** Szoferzy nigdy nie mogą się zgodzić na podobny zamach na ich prawa. Mówca wezwał zebranych do zdecydowanej walki z tym projektem, godzącym w interesy szoferów.

W wolnych wnioskach kol. **Żbikowski** i kol. **Bełzówna** zwrócili się do zebranych z apelem, by więcej zwracali uwagę i korzystali w razie zatargów z pracobiorcami, **z sądów pracy,** tłumacząc doniosłość ich i wyjaśniając procedurę, obowiązującą w sądach pracy.

Po odczytaniu rezolucji i wniesieniu do niej poprawek przewodniczący wiec rozwiązał.

PRZED ZAKAZEM PRZECHODZENIA JEZDNI W DOWOLNYCH PUNKTACH.

Pisma podały, iż Komisarjat rządu zwrócił się do p. prezydenta miasta z przedstawieniem, że ruch pieszy, wymagający w Warszawie unormowania ze względu na brak wydyscyplinowania przechodniów, nie może być uregulo-

wany dopóki nie będą wyznaczone przejścia przez jezdnie dla pieszych.

Ponieważ sprawa wprowadzenia zakazu przechodzenia przez jezdnie w dowolnych punktach, w związku ze wzmagającym się ruchem, staje się coraz bardziej aktualną, komisarjat wystąpił do p. prezydenta miasta o przyśpieszenie wykonania odpowiednich robót, o co zresztą już niejednokrotnie do zarządu miasta się zwracał.

Czas już, żeby ta paląca sprawa wyszła ze stadjum korespondencji — na realne tory.

CO JEST PRZYCZYNĄ WYPADKÓW?

Jak pokrewne i bliskie sobie są zagadnienia, tyczące się poszczególnych grup pracowniczych, zatrudnionych w komunikacji, tego najlepszym dowodem są ostatnie uchwały powzięte przez zebranie motorowych Tramwajów miejskich.

W związku bowiem z ostatniemi wypadkami tramwajowemi prasa zaczęła zrzucać odpowiedzialność za te wypadki na motorowych, doszukując się ich przyczyny w tem, że motorowi.. siedzą w czasie prowadzenia wagonów!!

To też motorowi w swych uchwałach zupełnie słusznie podkreślają, że główną przyczyną wypadków przy dzisiejszym wzmożonym ruchu kołowym i pieszym, jest w dużej mierze **nieostrożność przechodniów i nieodpowiednie regulowanie ruchu ulicznego,** a nie siedzenie. Drugą zaś ważną przyczyną powodującą wypadki jest **ograniczenie postojów na krańcowych stacjach i skrócenie czasu jazdy**

Automobiliści mają niemniej przykre doświadczenie pod tym względem i mogą w całości podpisać się pod temi słowami.

ZBRODNICZE KAWAŁY.

W Warszawie zdarzają się niekiedy wypadki, świadczące o straszliwem zdziczeniu niektórych osobników.

Mianowicie automobilistom, którzy pozostawiają na jakiś czas auta bez opieki, robi się „kawały", które w konsekwencjach zagrażają życiu kierowników i pasażerów wozów.

Oto np. „dowcip", polegający **na przekłuciu szpilką opony,** powtarza się, niestety, aż nadto często.

Gorzej jeszcze postąpiono z samochodem baletmistrza „Morskiego Oka", p. Wojcieszki. **Odkręcono bowiem śrubki koła i w drodze koło spadło.**

P. Wojcieszko cudem niemal uniknął katastrofy.

Sprawcy tego rodzaju zbrodniczych figlów powinni podlegać jaknajsurowszym karom.

GRANICE MIASTA.

Widoczne oznaczanie granic miasta bywa często bardzo potrzebne dla orjentacji przy wyjazdach poza granice miasta samochodami. Taksówki mają prawo **od granicy miasta pobierać podwójną taksę i używać wieczorami silnych świateł.**

Warszawa nie posiada dokładnych i wyraźnych tablic na każdej granicy. Wydział techniczny ma nareszcie dokonać sprawdzenia tablic i ustawić nowe, wyraźne z odpowiedniemi napisami. Przy okazji sprawdzone będą granice miasta.

Oddział Poznań

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

Ostatnie plenarne zebranie odbyło się dnia 6 sierpnia 1930 r.

Zebranie zagaił kol. prezes **Gebel** o godz. 20.30. Przed przystąpieniem do właściwych obrad wspomniał o tragicznie zmarłym kol. ś. p. Wład. **Michalczaku,** którego zebrani uczcili przez powstanie z miejsc.

Po odczytaniu protokółu z poprzedniego zebrania przystąpiono do rozpatrzenia kwestji **udzielenia zapomogi** rodzinie po ś. p. kol. Michalczaku. Po ujawnieniu, że Kolega ten nie miał jeszcze pełnych praw członkowskich, wymaganych statutem i regulaminem, i po bardzo obszernej dyskusji, zebrani uchwalili odmówić udzielenia zapomogi z funduszu pośmiertnego, lecz z uwagi na ciężkie położenie rodziny, postanowili **dobrowolnie opodatkować się** w wysokości 50 groszy. Obok tego postanowiono wysłać na pogrzeb delegację z wieńcem.

Z kolei odczytano nazwiska **11 nowo-przyjętych członków,** zaś sekretarz kol. **Kaczmarek** zdał sprawozdanie z działalności sekretarjatu. Ze sprawozdania między innemi wynika, że **rozpraw sądowych** odbyło się 45, w wyniku których wygrano spraw na sumę 2.514,20 zł., a przegrano na sumę 120 zł.

Następnie przedstawiono treść pisma Wlkp. Automobilklubu, zwracającego się do organizacyj automobilowych z prośbą o udzielenie subwencyj na **zakupienie motocykli** dla policji drogowej. Prośbie tej, niestety, trzeba było odmówić, albowiem stan finansowy naszego oddziału wskutek wiadomego rozłamu — na tak poważny wydatek narazie nie pozwala. Członkowie oddziału natomiast osobiście gotowi są przysłużyć się tej sprawie w drodze okazania swej pomocy.

Przystąpiono do najważniejszego punktu porząd-

ku obrad, a mianowicie do sprawy **taryfy dla kierowców na dorożkach** samochodowych. Sprawa ta jest ciągle niezałatwioną, ciągnie się w nieskończoność, wskutek czego wywołuje zrozumiałe zaniepokojenie wśród kierowców. Zarząd Oddziału jak i komisja taryfowa przedsiębrały wszelkie możliwe kroki, aby tę wiecznie bolącą ranę zagoić. Niestety, wszystkie wysiłki czynione w tym kierunku nie dają dotychczas pożądanego wyniku z następujących względów:

Związek Właścicieli Dorożek Samochodowych wykorzystując rozbicie się obozu szoferskiego, oraz zobojętnienie poważnego odłamu szoferskiego dla organizacji, solidarnie i zawzięcie odrzuca żądania naszej organizacji, mimo to, że żądania te są dostosowane najzupełniej do konjunktury obecnie na dorożkach samochodowych panującej. Natomiast Związek właścicieli usiłuje **narzucić swe warunki**, które zmierzają do tego, aby szofer pracował **tylko na procent!** Żadne argumenty i perswazje z naszej strony nie zdołały przełamać oporu właścicieli, bowiem świadomi oni są tego, że zorganizowani szoferzy nie posiadają jeszcze takiej siły, aby w drodze walki osiągnąć swe postulaty.

W tych warunkach winni członkowie najusilniej starać się, aby przez osobistą agitację **wzmocnić szeregi** zorganizowanych, gdyż wówczas niewątpliwie organizacja zdolna będzie do przełamania oporu właścicieli. Właściciele, orjentując się w sytuacji, usiłują zyskać na czasie w ten sposób, że jakby na jedno hasło wciskają szoferom **umowy indywidualne**, podyktowane przez Związek właścicieli. Szoferów zmusza się do podpisywania tych umów, gdyż w razie odmowy właściciele grożą zwalnianiem, a nawet w rzeczywistości zwalniają.

Świadomi szoferzy oczywiście odmawiają swego podpisu, nie chcąc dopuścić do osłabienia stanowiska organizacji i niechcąc poddać się niewolniczym warunkom, jakie im się narzuca. Lecz za to wciskają się w ich szeregi świeżo upieczeni szoferzy, którzy niedawno opuścili szkoły i gotowi są nawet za darmo pracować. Dlatego też Związek z całą energją **tępić będzie** takich podkopywaczy egzystencji starych szoferów, posługując się wszystkimi w tym celu stojącymi do dyspozycji środkami. Lecz nietylko takich domorosłych szoferów tępić będziemy. Tych samych środków używać będziemy w stosunku do właścicieli, ktorzy pragną jaknajprędzej wzbogacić się dzięki tanim siłom.

W dyskusji liczni koledzy żywo dali wyraz swemu oburzeniu, wskazując, że właściciele kierowani chęcią zysku i wzbogacenia się — odmawiają swym szoferom prawa do ludzkiej egzystencji, chcąc ich zmusić do jaknajgorszych warunków pracy.

Po dyskusji, na wniosek kol. **Śródeckiego**, zebrani wyrazili zarządowi pełne **zaufanie**, co do jego poczynań w sprawie uregulowania płacy i wyrazili żądanie przedsięwzięcia wszystkich kroków, zdążających do definitywnego załatwienia tej sprawy.

Następnie wybrano na miejsce kol. **Rurka**, który został pozbawiony urzędu ławnika w zarządzie — kol. **Florysiaka**.

W wolnych wnioskach zebrani przedłożyli cały szereg **wniosków, dotyczących unormowania ruchu kołowego** w Poznaniu, przyczem podniesiono żądanie, aby posterunkowi sprawniej sygnalizowali pałeczkami, bowiem czynią to nieraz w tak niewyraźny sposób, że wywołują nieporozumienia wśród kierowców, w następstwie czego sypią się kary lub przychodzi do zderzeń.

W końcu zwrócono się **jeszcze raz do zebranych, aby jaknajusilniej zaagitowali wśród kolegów, by czemprędzej podnieść siłę organizacyjną conajmniej do poziomu przedrozłamowego.**

Na tem o godz. 0,15 zebranie zakończono.

KOMUNIKATY.

1) Podajemy do publicznej wiadomości, że jak wynika z nadesłanego nam ze **Związku Szoferów z Bydgoszczy** oświadczenia, Związek ten nie należy do Zrzeszenia Zw. Aut. Z. Z. (chadeckiego), jak to chadecy twierdzą. W sprawie ewent. połączenia się Zw. z Bydgoszczy z naszym Związkiem wszczęliśmy starania.

2) W dniu 26. sierpnia b. r. został wezwany do Sądu Powiatowego w Poznaniu były kol. **Łachajczyk** celem wyjawienia pod przysięgą, gdzie podział nasz sztandar, który sobie bezprawnie przywłaszczył, a którego komornik sądowy, przeprowadzający na podstawie wykonalnego wyroku sądowego egzekucję, nie mógł znaleźć, gdyż Łachajczyk zawczasu sztandar schował.

Łachajczyk zeznał pod przysięgą, że sztandar zabrali mu byli koledzy **Smul i Kaczmarek** Franc., lecz gdzie obecnie sztandar się znajduje nie wie, mimo, że jest członkiem zarządu chrześć. związku i należy do głównych wodzirejów tego związku. Na tem sprawa się nie zakończyła, gdyż Związek nasz czynić będzie materjalnie odpowiedzialnym Łachajczyka za pozbawienie nas sztandaru.

3) Wzywamy kolegów, aby w jaknajkrótszym czasie uregulowali **składkę do kasy pośmiertnej** w myśl uchwały odnośnego zebrania oraz składkę dobrowolną na rzecz rodziny kol. ś. p. Michalczaka w wysokości 0.50 zł. Najrychlejsze uregulowanie tych składek leży tak w interesie własnym, jak i ogólnym, dlatego też nie należy zwlekać, aby w razie potrzeby nie narazić się na przykre następstwa.

Oddział Wilno

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

W dniu 22 sierpnia 1930 r. w lokalu własnym przy ul. Jagiellońskiej 3 — 33 odbyło się Walne Zebranie członków Związku, jedno o godzinie 10-tej zrana dla I-ej zmiany i II-gie o godzinie 6-tej dla drugiej zmiany, przy udziale ogółem 160 kol.

Porządek dzienny obejmował sprawy:

1) odebrania przez Zarząd Spółdzielni Autobusów w Wilnie **biletów wolnego przejazdu** pracownikom komunikacji autobusowej w mieście,
2) udzielania **urlopów,**
3) wybory komisji **Kulturalno-Oświatowej,**
4) sprawy bieżące,
5) wolne wnioski.

Przewodniczył na **rannem** zebraniu kol. **Wojciechowski** Józef, sekretarzował kol. **Malkianis** Albin.

I punkt porządku dziennego referował kol. **Gryto Stanisław.** Po referacie rozwinęła się ożywiona dyskusja, w której zabierali głos kol. kol.: **Ajewski, Czerniawski, Sakowicz** i inni. Postanowiono w wyniku dyskusji wystosować pismo do właścicieli autobusów z **kategorycznym protestem** przeciwko ich postępowaniu, domagając się **bezwzględnego przywrócenia** biletów wolnej jazdy dla wszystkich pracowników **(szoferów i konduktorów),** obsługujących autobusy miejskie. Sprawę **urlopów** referował kolega **Gryto,** przypominając zebranym, że wobec tego, iż od zawarcia umowy zbiorowej upłynęło już więcej niż pół roku, każdemu pracownikowi, który przepracował bez przerwy 6 miesięcy należy się tygodniowy płatny urlop, a więc też **wszyscy koledzy powinni bezwzględnie ten urlop wykorzystać.**

Wybory Komisji **Kulturalno - Oświatowej.** Krótki referat w tej sprawie wygłosił kol. **Gryto,** przedstawiając znaczenie pracy kulturalno - oświatowej wśród ogółu pracowników samochodowych, jak — to zorganizowanie **orkiestry** (związek posiada 5 instrumentów muzycznych), Sekcji **dramatycznej, bibljotecznej** i t. d. podkreślił przytem kol. Gryto, że zrealizowanie tych zamiarów ułatwia posiadany przez Związek odpowiedni lokal. Po krótkiej dyskusji postanowiono zwrócić się z **apelem** do obecnych i nieobecnych kolegów, żeby przyczynili się do zrealizowania wyżej wymienionych postulatów.

Do Komisji Kulturalno - Oświatowej zostali wybrani kol. kol.: **Sokoliński** Henryk, **Ambrożewicz** Wacław, **Czerniawski** Teofil, **Rajchel** Szewel, **Pietkiewicz** Stanisław, **Sakowicz** Arkadjusz, **Gryto** Stanisław, **Patroński** Józef i **Olkowicz** Heronim.

Sprawy bieżące referował kol. **Gryto,** podając w formie komunikatu, że Związek porozumiał się z Okręgowym Inspektorem Pracy, który jednocześnie przysłał oficjalne pismo do Związku stwierdzające, iż **zabrania się Spółdzielni Właścicieli Autobusów wzywania pracowników autobusowych do stawiania się na t. zw. „kawę",** ponieważ to prawo przysługuje wyłącznie poszczególnym właścicielom. Jednocześnie mówca powiadomił kolegów, że Towarzystwo Uniwersytetu Robotniczego w Wilnie przy ul. Ostrobramskiej 5 (pasaż) otwiera **Kursy I nauk ogólno kształcących i II nauk polityczno - społecznych,** za opłatą dla członków Związku **2 zł. miesięcznie.** Bliższych informacyj udziela sekretarjat Związku w godzinach urzędowych.

Na **wieczornem** zgromadzeniu przewodniczył kol. **Ajewski** Benedykt, sekretarzował kol. **Kondratowicz** Ludwik. Porządek dzienny ten sam. W sprawie biletów wolnego przejazdu potwierdzono uchwałę rannego Zebrania.

Do komisji kulturalno - oświatowej wybrani zostali kol. kol. **Hryhorowicz** Józef, **Kumocki** Jan, **Rodziewicz** Jan i **Kondratowicz** Ludwik.

Wolne wnioski: Na wniosek kol. **Rodziewicza,** postanowiono polecić Zarządowi Związku zająć się opracowaniem sposobu przyjścia z pomocą materjalną członkom Związku **pozbawionym pracy** za to, że domagali się oni od właścicieli autobusów wszystkich świadczeń przewidzianych w umowie zbiorowej. Na wniosek kol. **Antonowicza** Karola postanowiono wystosować pismo do referatu samochodowego przy urzędzie Wojewódzkim, zawiadamiające, że pewna część właścicieli autobusów **odmawia remontowania wozów** a przez to **naraża szofera** na wszelkie możliwe wyadki, za które przedewszystkiem odpowiada szofer. Numera maszyn i nazwiska właścicieli zebrani obiecali podać w najbliższych dniach.

CI, KTÓRZY UBYLI Z NASZYCH SZEREGÓW!!

W dniu 21 czerwca b. r. zmarł za kierownicą na autobusie na udar serca, podczas jazdy, szofer kol. **Pietrow** Aleksander. Udziału oficjalnego w pogrzebie Związek nie brał z powodu nieopłacania składek przez wyż. wym. od mies. grudnia 1928 roku.

2) W dniu 17.VI b. r. zmarł tragiczną śmiercią, trafiając pod wóz ciężarowy, szofer kol. Władysław **Brochocki,** który na 3 dni przed śmiercią wpisał się do Związku. Związek również w pogrzebie udziału nie brał, ponieważ wyżej wymieniony w Wilnie pracował od kilku miesięcy, a do Związku należeć nie chciał i nawet wyrażał się o nim bardzo nieprzychylnie i tylko pod przymusem, aby otrzymać ostatnią swą pracę zapisał się do organizacji.

3) W dniu 15 lipca b. r. zmarł na proletarjacką chorobę szofer kol. Stefan **Drozdowski,** który również zalegał dłuższy czas z wkładkami do Związku; dlatego też Związek żadnego udziału w pogrzebie nie wziął.

Jednocześnie Oddział powiadamia, że na Walnem Zgromadzeniu uchwalono, iż w razie śmierci członka Związku, ewentualnie doznania przez członka kalectwa, pozbawiającego możności zarobkowania, **organizacja zobowiązuje się wypłacać jednorazową zapomogę w kwocie 500 zł.** Pomimo sarkania ludzi nieświadomych jak członków, tak i szczególnie niecżłonków, Zarząd Związku mi-

mo złożenia podań przez rodziny wyżej wymienionych zmarłych, wszelkiej pomocy materjalnej z wielkim żalem musiał jednak odmówić, mając nadzieję, że będzie to chociaż przestrogą dla opieszałych, aby regularnie wpłacali wkładki członkowskie do Związku.

Związek bowiem zarówno statutowo jak i logicznie rzecz biorąc — może okazywać swą pomoc materjalną czy moralną tylko wobec tych członków lub ich rodzin, którzy wartość Związku rozumieją i spełniają wobec niego swe obowiązki organizacyjne.

KOLEDZY! PÓJDŹCIE ZA DOBRYM PRZYKŁADEM.

Zarząd Oddziału wyraża najserdeczniejsze podziękowanie niżej wymienionym kolegom za zaofiarowane książki do bibljoteki związkowej. Lista Kolegów-ofiarodawców przedstawia się jak następuje: 1) kol. Hryhorowicz Józef — 1 książkę, 2) kol. Jankowski Antoni — 3 książki, 3) kol. Kondratowicz Ludwik — 1 książkę, 4) kol. Drabik Leon — 5 książek, 5) kol. Łobacz Michał — 23 książki, 6) kol. Biuszel Edward — 14 książek.

Wzywa się najuprzejmiej Kolegów, aby naśladowali wyżej wymienionych, pod hasłem: „Wiedza to potęga".

Oddział Gniezno

PLENARNE ZEBRANIE CZŁONKÓW.

Dnia 9. sierpnia 1930 r. o godz. 20.30 w lokalu p. Boguckiego odbyło się plenarne zebranie miejscowej filji. Zebranie zagail kol. **Gawroński** w obecności 18 członków. Protokół z uprzedniego zebrania przeczytał kol. **Laufer;** protokół przyjęto bez zastrzeżeń.

Kol. **Laufer** postawił wniosek o zwolnienie go z urzędu sekretarza. Po zbadaniu powodów, podanych przez kol. Laufera, wszyscy koledzy jednogłośnie wypowiedzieli się za tem, aby kol. **L. pozostał na stanowisku sekretarza,** aż do przyszłego walnego zebrania, co do czego wymieniony nie zgłosił sprzeciwu.

Następnie kol. **Laufer** referował sprawę **czasu pracy** (w sprawie tej wysłano protest do Ministerstwa). Sprawę grobu ś. p. kol. **Rudnickiego** referował również kol. **Laufer.** Celem pokrycia pozostałych kosztów uchwalono jednogłośnie zebrać doraźną składkę w sumie 1 złotego od każdego członka. Przyjęto na zebraniu na członków kol. kol. **Mroczyńskiego i Brzezińskiego.** O godz. 22-ej kol. **Gawroński** zamknął zebranie hasłem: Cześć wspólnej pracy.

MASZYNA PIEKIELNA W AUTOBUSIE.

Dnia 9 września, o godzinie 4-tej nad ranem, w Sroczynie pod Gnieznem, w stojącym na podwórzu domu p. Bałty autobusie nastąpiła eksplozja, połączona ze strasznym hukiem.

Zbudzeni ze snu mieszkańcy znaleźli autobus w płomieniach, które z trudem ugasili. Pojazd uległ znacznemu uszkodzeniu.

Jak ustaliło śledztwo, nieznany sprawca umieścił pod siedzeniem kierowcy bombę z mechanizmem zegarowym. Wskutek nieodpowiedniego nastawienia zegaru bomba eksplodowała o kilka godzin wcześniej. Tylko tej okoliczności zawdzięczać należy, iż zamach nie pociągnął za sobą ofiar w ludziach.

I znów przedewszystkiem kierowca padłby ofiarą.

Oddział Kalisz

ZE ŚWIEŻEMI SIŁAMI — NAPRZÓD!!

Po dłuższym okresie zastoju Oddział Z. Z. A. w Kaliszu wznowił swą działalność, która, mamy nadzieję, będzie rozwijać się w coraz żywszem tempie, bowiem Oddział ten ma wszelkie widoki rozwoju.

W związku z rozpoczętą pracą organizacyjną wydana została odezwa, mająca na celu zainteresować szoferów miejscowych organizacją zawodową.

Odezwa słusznie zwraca uwagę na to, że w dzisiejszych czasach, kiedy zawód automobilisty nie wywalczył sobie jeszcze zrozumienia ani u władz, ani u publiczności — jedyny ratunek znaleść mogą szoferzy tylko w swej własnej organizacji zawodowej. Wkońcu odezwa zawiera następujące wezwanie:

„Przystąpiliśmy do zorganizowania Oddziału Kaliskiego Związku Zawodowego Automobilistów z siedzibą w Kaliszu, ul. Marjańska Nr. 3, oficyna-parter.

Wzywamy wszystkich szoferów i siły pomocnicze do zapisywania się w szeregi naszego Związku. Sekretarjat czynny codziennie od godz. 1 — 2 w południe i od 6 — 7 wieczorem.

Dla szoferów wpisowe wynosi 3 zł., składka miesięczna 2 zł.

Dla sił pomocniczych wpisowe wynosi 2 zł., składka miesięczna 1 zł.“

Na odezwie podpisana jest Komisja Organizacyjna, w skład której weszli kol. kol.: **Cz. Jędraszak, J. Winnicki, Wł. Majewski, Ant. Sitarz, Putkowski.**

Grupa chętnych do należenia do Związku powiększa się z każdym dniem, to też jesteśmy przekonani, że praca Kom. Org. nie pójdzie na marne.

Życzymy pomyślnego rozwoju kaliskiej placówce.

Oddział Łódź

KONFERENCJA OKRĘGU ŁÓDZKIEGO.

Z kolei 2-ga konferencja okręgowa odbędzie się **w niedzielę dnia 28 września,** o godzinie 10 rano, w lokalu Oddziału Łódzkiego, ul. Suwalska Nr. 7. Zarząd Główny wzywa wszystkie już istniejące i nowo powstające organizacje jak i grupy szoferów w miastach tego okręgu, aby wysłały swych delegatów na konferencję, która ma być dalszym ciągiem poprzedniej konferencji.

DONIOSŁE UCHWAŁY OKRĘGOWEJ KONFERENCJI.

W dniu 17 sierpnia odbyła się w Łodzi, w lokalu Związku okręgowa konferencja przedstawicieli Oddziałów Z. Z. A. Uchwały tej konferencji niewątpliwie będą miały doniosłe znaczenie dla rozwoju organizacji szoferskiej w Okręgu Łódzkim i przyczynią się do podniesienia jej sprawności.

Aby zaznajomić zainteresowanych Kolegów z zadaniami, jakie sobie postawiła konferencja oraz z wynikiem dyskusji, podajemy szczegółowo jej przebieg.

Obecni byli na konferencji kol. kol. S. Rongens **z Warszawy,** S. Palmowski, A. Ramus, W. Woźniak, S. Kacprzak, S. Poppe **z Łodzi,** S. Leon **z Częstochowy,** J. Podkowski **z Kalisza,** L. Gałka, M. Czyż **z Wielunia,** K. Kozłowski z **Koła.**

Na porządku dziennym znalazły się: 1) Zagajenie i wybór prezydjum. 2) Zadania organizacji okręgowej. 3) Sprawozdania oddziałów. 4) Ustalenie składek okręgowych. 5) Obrona, udzielana przez okręg. 6) Wybory do Zarządu Okręgowego. 6) Wolne wnioski.

Konferencję zagaił sekretarz zarządu głównego kol. **Rongens,** powołując na przewodniczącego kol. **Palmowskiego,** na sekretarza kol. **Poppego.** Po ukonstytuowaniu się prezydjum głos zabrał kol. Rongens, omawiając **zadania organizacji okręgowej,** podkreślając jednocześnie konieczność jej stworzenia, za czem wypowiedzieli się również kol. kol. Woźniak i Palmowski.

Następnie przystąpiono do sprawozdań oddziałów. Pierwszy przemawiał kol. **Gałka z Wielunia,** który oświadczył, że mimo napotykanych trudności oddział liczy 53 członków, opłaty wynoszą: wpisowe 5 zł., składka miesięczna 4 zł., z czego po uiszczeniu należności zarz. głów., związek pokrywa koszta obrony prawnej, bezpłatnie pisze podania i rekursy, interwenjuje we wszelkich sprawach u władz, które ostatnio posunęły się tak daleko, że za każde niestawiennictwo na wezwanie starostwa, karzą grzywną. Ponieważ na drogach publicznych najgorzej się zachowują cykliści, przeto zarząd zwrócił się do władz z żądaniem, aby służba drogowa mogła karać cyklistów, nie stosujących się do istniejących przepisów. Pozatem dodał, że na ostatniem posiedzeniu postanowiono przystąpić do ubezpieczenia swych członków od wypadków i śmierci w towarzystwie ubezpieczeń, gdzie opłata wynosi 1.95 zł.

Kol. **Szczęsny** Leon podał do wiadomości, że **Oddział w Częstochowie** został rozbity wskutek walk partyjnych. Liczba członków wynosiła 400, składki płacono 2 zł., wpisowe również 2 zł. Zebrani uznali, że takie składki są zbyt niskie.

Kol. **Podkowski** oświadczył, że **Kaliski** Oddział rozwiązywano 5 razy, ostatnio dołożył wszelkich starań i zorganizował go na nowo w liczbie 30 czł. Ma nadzieję, że organizacja Oddziału w krótkim czasie stanie na należytych podstawach.

Kol. **Kozłowski** zaznaczył, że organizacja **w Kole** liczy obecnie 24 czł., lecz liczba ta codziennie wzrasta.

Za oddziały, które mimo obowiązku stawiennictwa, na konferencję nie przybyły, sprawozdanie referował sekretarz Zarz. głów. kol. **Rongens,** który stwierdził, że stan organizacji **Piotrkowskiej** można liczyć na 20 ludz. Oddział **Tomaszów** został rozbity przez Wieczorkiewicza — lecz oba te oddziały przy należytem postawieniu roboty okręgowej, mogą stać się dobrymi oddziałami. Organizacja w **Koninie** jest tylko co założoną, lecz ma wszelkie dane do rozwoju; posiada 32 zarejestrowanych członków. Z dniem powstania okręgu, który będzie miał sekretarza do obsługi oddziałów w całem województwie, organizacje tę staną się żywotne.

Po wysłuchaniu sprawozdań sekretarz zarz. główn. jeszcze raz podkreślił konieczność stworzenia organizacji okręgowej, gdyż bez niej małe oddziały są zagrożone w swem istnieniu.

Następnie referent podkreślił, że budowa organizacji okręgowej musi nastąpić na innych podstawach, niż budowa Oddziału. Organizacja okręgowa, jako silniejsza finansowo, daje większą gwarancję należytego rozwoju i prowadzenia oraz powinna dać członkom, to czego Oddział nie zawsze dać może, a więc przedewszystkiem **obronę w sądach.** Następnie do zakresu działalności okręgu musi wejść **ubezpieczenie członków.** Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że 95% szoferów nie korzysta z Kas Chorych i z ubezpieczenia od wypadków, wynikiem czego jest **zbieranie składek na postojach na rzecz rodzin zmarłych kolegów szoferów.** Oddziały winny zwrócić uwagę, aby szoferzy należeli do wspomnianych instytucyj ubezpieczenia, lecz to nie wyczerpuje sprawy i powinna powstać przy okręgu **kasa pogrzebowa,** z której, wrazie śmierci kogoś z domowników członka, mógłby otrzymać zasiłek 500 zł., zaś rodzina w razie śmierci członka otrzymałaby 1000 zł. W tym celu należałoby podnieść wkładki do wysokości 5 zł., jeśli zaś kasa pogrzebowa nie będzie założona, to 4-złotowa składka wystarczy na opłacanie kosztów adwokata okręgu.

Nad tym punktem wywiązała się ożywiona dyskusja. Wobec pobierania przez poszczególne oddziały różnych składek, ustalenie ostateczne ich wysokości okazało się narazie niemożliwe. To też jednogłośnie postanowiono, ażeby w pierwszym względzie oddziały przystąpiły do **unormowania składki,** przyjmując za podstawę 4 zł. miesięcznie, z czego projektowany podział przedstawiałby się następująco: 0,75 zł. (chwilowo), dla zarz. główn., 1.25 zł. dla organizacji okr., 1 zł. na kapitał zakładowy obrony prawnej i 1 zł. dla oddziału, czyli 4 zł. Przy Przy takiem postawieniu sprawy okręg w pełni zagwarantowałby swym członkom obronę prawną. W dalszym ciągu obrad, dla kontynuowania rozpoczętych prac nad stworzeniem łódzkiego okręgowego związku, wybrano przez aklamację komisję okręgową w składzie kol. kol.: Aleksandra **Ramusa,** Stanisława **Kacprzaka,** Franciszka **Czyża,** Wacława **Woźnika,** Piotra **Lechnera,** Józefa **Podkowskiego** i Karola **Kozłowskiego.**

Wszystkie oddziały na terenie województwa łódzkiego otrzymały polecenie odbyć walne zebrania i przeprowadzić na nich dyskusję na temat, poruszony w okólniku, t. zw. za stworzeniem kasy pogrzebowej i wprowadzeniem obrony prawnej.

Wszystkie oddziały mają się stawić 28 września na konferencję w Łodzi. Na tem konferencję zakończono.

OŚLEPIAJĄCE ŚWIATŁO NA TRAMWAJACH.

W ostatnich czasach Zarząd Łódzkich Kolejek Elektrycznych wprowadził na wagonach tramwajowych **lampy o dużem natężeniu światła,** aczkolwiek jest to sprzeczne z par. 45, p. 2 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 27 stycznia 1928 r. Rozporządzenie wspomniane dotyczy wprawdzie zasadniczo pojazdów mechanicznych, nie mniej jednak winno obowiązywać pod tym względem i tramwaje miejskie, gdyż snop światła reflektora, jadących z przeciwnej strony samochodem, razi do tego stopnia, iż często **trudno jest dostrzec szoferowi znak ostrzegawczy** funkcjonarjusza policji, regulującego ruch kołowy.

Ponieważ szoferzy z tego powodu narażeni są na płacenie **mandatów karnych** i wogóle oślepiające światło tramwajów może spowodować nieszczęśliwy wypadek, Zarząd Oddziału zwrócił się do Starostwa o wydanie zarządzenia Zarządowi tramwajów, aby wprowadziło na wagonach światła o zmiennem natężeniu, oraz by w miejscach dostatecznie oświetlonych nie używano reflektorów

Dorożki samochodowe

Dorożka samochodowa stała się dzisiaj, na wzór zagranicy, najpopularniejszym środkiem lokomocji miejskiej.

Wraz ze stałym rozwojem i ciągłym wzrostem tej komunikacji zmieniają się również wymagania publiczności. Ludzie nietylko coraz częściej posługują się taksówką, jako najdogodniejszym środkiem komunikacyjnym, lecz wymagają już luksusowego samochodu, zapewniającego absolutny komfort i wygodę.

Jakżeż często zaobserwować można obecnie scenę, że publiczność nie wsiada do pierwszej, stojącej na postoju dorożki samochodowej, lecz wybiera taksówkę, mogącą dać większy komfort i pełną gwarancję bezpieczeństwa.

Przychodzimy do konkretnego wniosku, że każdy, kto nie posiada wozu luksusowego, w pierwszorzędnym stanie, o komfortowym wyglądzie zewnętrznym, wozu, zapewniającego wygodną, cichą i bezszumną jazdę — nie może mieć powodzenia, nie może konkurować — musi zginąć!

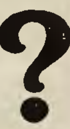
Wśród licznych taksówek, krążących po Warszawie, wyróżniają się swym pięknym wyglądem taksówki Citroen, których liczba z dniem każdym znacznie wzrasta.

Piękna linja, połysk karoserji mile nęcą wzrok, a jeśli ktoś raz tylko odbył przejażdżkę jedną z nich zawsze będzie dawał im pierwszeństwo. Nic w tem przecież niema dziwnego — nadzwyczaj obszerna i wygodna karoserja, mogąca z łatwością pomieścić 7 osób, zaopatrzona jest w urządzenia, będące ostatnim wyrazem komfortu. Należy zaznaczyć, że wszyscy pasażerowie siedzą w kierunku jazdy.

Mocny, elastyczny silnik pracuje całkiem bezszumnie, zaś hamulec servo pneumatyczny na 4 koła i hamulec ręczny, działający na transmisji zapewniają zupełne bezpieczeństwo.

Niezwykle niskie zużycie paliwa obniża do minimum koszta eksploatacji, zaś bardzo mocna konstrukcja tego samochodu nadaje mu dużą trwałość.

Dzięki temu taksówka Citroen daje duże dochody, a jeśli uwzględnimy jeszcze jej b. niską cenę, która została osiągnięta dzięki częściowej produkcji w kraju (fabryka znajduje się w Warszawie), wynoszącą zaledwie 14.900 zł., oraz nadzwyczaj dogodne warunki spłat, to należy bezstronnie stwierdzić, że kupno taksówki Citroen jest pierwszorzędnym interesem, mogącym zapewnić byt i niezależność pracownikowi.

? **Czy Kolega już wpłacił składkę do Oddziału** 

Na wędkę „bezpartyjności"

Chcąc się koniecznie pochwalić przed swymi członkami jakąś „owocną" działalnością i usprawiedliwić wogóle swoje istnienie — Zw. Szof. i Mech. z ul. Elektoralnej (Warszawa) przechwalał się niedawno ogromnie, jak to szybko i jakie piękne memorjały składa do władz w sprawach szoferskich.

I przy tej okazji silił się, żeby „przyłapać" Związek Zawod. Automob., że później od Zw. Szof. i Mech. skierował memorjał do władz lub nawet nic może nie napisał, a „conajwyżej" wystąpił ustnie, zwołał wiec i t. d. W swej naiwności wyobrażał sobie Zw. Szof. i Mech., że zamydli oczy i zaimponuje szoferom swoim **biurokratycznym wyścigiem** w pisaniu memorjałów, na szczęście znajdujących cichy zgon pod bibułą ministerjalnego czy magistrackiego referenta. Piszemy — na szczęście! bowiem przy czytaniu w „Szoferze Polskim" owych pomysłów i memorjałów Zw. Szof. i Mech., choćby np. w zakresie czasu pracy, szoferom warszawskim dęba włosy stawały na głowie, na myśl, że władze mogłyby przejąć się temi osobliwemi „koncepcjami".

Widząc obecnie, że szoferzy warszawscy nie bardzo się przejmują tą pustą pisaniną, Związku Szof. i Mech. wystąpił ten związek w ostatnim numerze „Szofera Polskiego" z szumną odezwą, wskakując tym razem na konika „bezpartyjności".

Niestety, ten konik, to już dziś **stara i dychawiczna szkapa** i Zw. Szof. i Mech. — daleko na niej nie zajedzie! Nic nie pomoże **straszenie szoferów** „dyktaturą partyjną", bo nie są oni ślepi i widzą doskonale jakiemi sprawami zajmuje się Zw. Zaw. Aut. i że niczyjej „dyktaturze" nie podlega.

Przy tej okazji naturalnie czepia się również Zw. Szof. i Mech. deficytu Spółdzielni, aczkolwiek sam przyznaje, że sprawa sądowa jest w toku i winni będą ukarani. Jeżeli tak jest, to po co wywlekać tę sprawę bez końca, przyczepiając do niej zwykłe kłamstwo, że osoby znajdujące się pod sądem „rej wodzą" w Zw. Zaw. Aut.

Jednem słowem Zw. Szof. i Mech. chwyta się w swej odezwie starych oklepanych tematów, nie mając przytem żadnego poczucia śmieszności. Bo komu to panowie z ul. Elektoralnej wymyślać na „polítykomanję"!? Czy sądzicie, że szoferzy mają tak krótką pamięć! Co do jednego tylko może macie rację, że **ta politykomanja,** którą wyście się nie tak dawno zajmowali — była istotnie, jak piszecie, „ogłupiająca warstwy robotnicze".

Ale jak nie udało wam się ogłupić szoferów swoją „politykomanją", tak i **nie uda się wam ogłupić ich dziś swoją „bezpartyjnością"!**

Wszyscy wiedzą dobrze, że dla obecnego politycznego systemu — macie „sanatorów", a na wszelki wypadek, macie i komunistów w zapasie.

Ano, pokorne ciele dwie matki ssie, ale szoferów na wędkę „bezpartyjności" nie złapiecie!

Lot przez całą Amerykę kapitana Lewis A. Yancey

Nowy York, 15 czerwca. Pomimo niesprzyjających warunków atmosferycznych kapitan Lewis A. Yancey kontynuuje swój lot przez całą Amerykę na aparacie „Pilot-Radio". Kapitan Yancey znany jest ze swego śmiałego przelotu z Rzymu na Wyspy Bermudzkie.

Donoszą nam, że obecnie kapitan Yancey leci w kierunku wschodnim do Autopagasta w Chili skąd powróci do Nowego Yorku po kilkakrotnem zatrzymaniu się w drodze.

Wylądowanie w Cristoball'u odbyło się podczas ulewnego deszczu. Deszcz ten utrudniał kapitanowi Yancey'owi oraz jego współtowarzyszom podróży: pilotowi Emilowi Burginowi oraz radiotelegrafiście Zoh Bouck'owi ponowny start z lotniska France Field. Start podczas ulewnego deszczu był w tych warunkach niezmiernie ryzykownem przedsięwzięciem ze względu na rozmokły pełny dołów grunt oraz znaczne obciążenie samolotu paliwem, przeznaczonem na przeszło 2000 kilometrów.

Nie bacząc na trudne warunki startu, które groziły zgubą lotnikom i maszynie, kapitan Yancey postanowił kontynuować swój lot. Prowadzony wprawną ręką pilota samolot ruszył groźnie kołysząc się po wybojach i dołach. Wydawało się, że w tych warunkach start jest niemożliwy, jednak potężny silnik solidna budowa aparatu, zaopatrzonego w opony Goodrich umożliwiły pilotowi oderwanie aparatu od ziemi.

Według słów kapitana Yancey'a, pęknięcie gumy przy takim starcie pociągnęłoby za sobą fatalne następstwa zarówno dla maszyny jak i dla lotników. Start jednak się udał i samolot bez żadnych przeszkód poszybował w kierunku Peru.

Po szczęśliwem przybyciu do Peru, kapitan Yancey wysłał do Towarzystwa Goodrich w New Yorku depeszę treści następującej:

> **„Ponieważ opony moje odbyły już kilkakrotnie ciężką przeprawę na nierównych, wyboistych gruntach lotnisk przy niebezpiecznem obciążeniu aparatu paliwem, obejrzałem je dokładnie po wyjęciu z kół i przekonałem się, że moje gumy Goodrich są nadal w doskonałym stanie i nie zamierzam ich zmieniać przed przybyciem do Nowego Jorku, około pierwszego sierpnia".**
>
> LEWIS YANCEY.

Obecny lot pokrywający prawie całą drugą półkulę przysporzy zasłużonemu lotnikowi nowych wawrzynów.

Szoferskie udręki

Chociaż powszechnie jest rzeczą znaną,
Że polski szofer miny nie traci,
To jednak duszę jego znękaną —
Muszę ukazać szoferskiej braci.

Bo sami wiecie — drogie kamraty,
Jak nas los podle i niecnie zdradza,
Jak szczodrze sypie karne mandaty —
Na każdym kroku z pałeczką... „władza"...

Jak to publiczka nasza bez głowy
Różnym „Expresom" temat użycza,
Wiecie czem dla was jest... ruch kołowy
Z „miłą" sylwetką O...wicza.

Myślisz, że koniec już tej tyrady,
Zamknięta udręk twych karta liczna!
Nie mój kolego — są jeszcze Rady!
A między niemi jest... Artystyczna.

Zaklniesz serdecznie — co za cholera!
Co mają do mnie artystów kliki!?
Widzisz ta rada nas „poubiera"...
W jasne kapturki i perkaliki!

WUES.

O czem pisze prasa?

Kierowcy powinni mieć prawo karania przechodniów.

Z interesującym projektem, potraktowanym zresztą dość pobieżnie — w formie luźnej pogawędki, wystąpiło niedawno czasopismo *„Auto i Turysta"* (Nr. 6 czerwcowy).

Autor artykułu pod tytułem „Kogo karać?" słusznie zupełnie zwraca uwagę na to, że pisze się, mówi się i pamięta się tylko o wypadkach, które nastąpiły, a pomija się zupełnie kwestję wypadków *unikniętych*. Unikniętych, czasem poprostu cudem, dzięki niesłychanej przytomności umysłu ze strony kierowcy, połączonej zwykle z jakąś ekwilibrystyką i narażeniem własnego życia, a wobec oczywistej winy przechodnia, który pakuje się pod samochód, a później jeszcze zgłasza pretensje w niegrzecznej formie: trzeba trąbić! trzeba uważać!

Jako lekarstwo na ten stan rzeczy autor proponuje, aby pewna ilość kierowców zrzeszonych i znanych z opanowania (nie wiemy jednak dla czego tylko: prywatnych) miała prawo wymierzania kar za *przyłapanie przechodnia na gorącym uczynku lekceważenia prawideł ruchu ulicznego*, a przynajmniej legitymowania tych osób, w celu przekazania następnie sprawy na właściwą drogę postępowania.

A następnie autor uzasadnia zupełnie słusznie dlaczego nie wystarcza pozostawienie tych spraw policji.

> Dlatego, że obecnie policja zbyt jest zaabsorbowana samym skomplikowanym procesem regulowania ruchu.
>
> Dlatego, że mimo posiadanych uprawnień, na wykroczenia przechodniów patrzy przez palce.
>
> Dlatego, że na kilkakrotne zwrócenie się ze strony energiczniejszych kierowców po unikniętym wypadku odpowiadała, że niema czasu zajmować się takiemi błahostkami, ku tryumfowi zatrzymanego przez kierowcę anarchisty samochodowego.
>
> Gdy nas nie bronią, bronić się musimy sami i o to prawo do samoobrony wołamy.

Niewątpliwie ze spostrzeżeniami temi zgodzić się należy i projekt jest w zasadzie dobry, choć trudny do urzeczywistnienia.

Kolejowe pułapki śmierci.

Wzrastający stale ruch autobusowy napotyka na dość znaczne przeszkody ze strony przejazdów kolejowych.

Przejazdy te dotychczas w olbrzymiej większości pozostają bez należytej ochrony, co powoduje wiele katastrof i wypadków.

W sprawie tej już przed dwoma laty nastąpiło porozumienie między władzami kolejowemi a ministerstwem robót publicznych.

Obecnie ministerstwo robót publicznych występuje do ministerstwa komunikacji z żądaniem zabezpieczenia mniej uczęszczanych przejazdów szlabanami, latarniami i tablicami ostrzegawczemi — zaś na tych przejazdach przez które dzienna frekwencja wynosi 2 tysiące pojazdów — muszą być zbudowane albo wiadukty, albo mosty.

W palącej tej sprawie zabrał niedawno głos *„Robotnik"* warszawski, pisząc co następuje:

> Te zamierzenia Ministerjum są bardzo chwalebne, ale pozwolimy sobie wyrazić pogląd, że przy dzisiejszej tendencji oszczędności budżetowych trudno będzie znaleść sumy, potrzebne na budowę tak drogich urządzeń, jak wiadukty i tunele.
>
> Ażeby więc cały ten plan nie pozostał na papierze, powinno Ministerjum zabrać się przedewszystkiem do wykonania mniej kosztownej jego części — a mianowicie — do wybudowania zapór zwodzonych.
>
> Jedynie racjonalne i najekonomiczniejsze byłoby zaprowadzenie automatycznych zapór żelaznych; na początek przynajmniej na wszystkich przejazdach, przez które kursują autobusy, oraz na tych wszystkich linjach, gdzie gęstość ruchu kolejowego doszła już do jednego przeciętnie pociągu na godzinę.
>
> Dokonanie tych inwestycyj, koniecznych choćby ze względów humanitarnych — byłoby obok tego nader skutecznym środkiem w walce z klęską bezrobocia.

NAJLEPSZĄ AGITACJĄ — JEST REGULARNE UMIESZCZANIE W „AUTOMOBILIŚCIE ZAWODOWYM" — WIADOMOŚCI Z ODDZIAŁÓW.

ZARZĄDY ODDZIAŁÓW POWINNY O TEM PAMIĘTAĆ.

Remont samochodów

Pragniemy podzielić się z Kolegami wiadomością, która każdego z Was zainteresować powinna.

Przy obecnie szczególnie ciężkiej sytuacji finansowej automobilistów, pracujących zawodowo i czerpiących z tej pracy jedynie środki utrzymania, najbardziej dotkliwym jest moment, w którym brak części zamiennych lub wygórowana ich cena na rynku warszawskim — niejednokrotnie uniemożliwia wykonanie remontu, tak, jakby należało. Przez to remontuje się, aby załatać i móc dalej wóz chory eksploatować.

Istniejąca w Warszawie firma „VARPARIS" przy ul. Koszykowej Nr. 53, tel. 293-07 w porozumieniu z nami postanowiła udzielać specjalnej zniżki naszym Członkom.

Firma powyższa prowadzona przez długoletnich fachowców dała niejednokrotnie dowody swej sprężystej organizacji, dostarczając w rekordowym czasie i po cenach o wiele niższych od cen rynku Warszawskiego części zamienne do wszystkich francuskich wozów.

Opinja tej placówki zasługuje na to, aby ją gorąco polecać i życzyć dalszego pomyślnego rozwoju.

Inicjatywa godna pochwały

Województwo warszawskie przeprowadza u siebie wielką akcję unormowania bezpieczeństwa na szosach i drogach.

Specjalny okólnik w tej sprawie otrzymali już wszyscy starostowie i komendanci policji.

Akcja w sprawie bezpieczeństwa będzie prowadzona w dwu kierunkach, drogą **uświadamiania ludności przez pogadanki, odczyty, przezrocza wyświetlane** w gminach, z drugiej zaś strony przez odpowiednie wykształcenie całej policji wojewódzkiej, która musi umieć zwracać uwagę na prawidłowość ruchu na szosach.

W tych gminach, gdzie jeszcze dotychczas utrzymał się zwyczaj ogłaszania ważniejszych zdarzeń przy biciu w bębny, ma być zaprowadzone **ogłaszanie ważniejszych wypadków na szosie wraz z wymienieniem przyczyny wypadku i ostrzeżenia.**

Inicjatywa ta jest godna pochwały, bowiem jak już o tem kilkakrotnie pisaliśmy, stosunki na naszych szosach i drogach są więcej niż fatalne. To też akcję uświadomienia ludności powinny podjąć wszystkie bez wyjątku województwa. Cała rzecz w tem, aby nie skończyła się ona na... nowej fali represji w stosunku do szoferów.

Koledzy! Ostrożnie z benzyną!

W Warszawie miały miejsce niedawno wypadki, które powinny służyć jako ostrzeżenie dla wszystkich kierowców.

Kierowca, kol. R., brał benzynę na stacji przy ul. Rymarskiej. **Benzyna zalała mu rękaw.** R., nie zwracając na to uwagi, **dotknął rozgrzanej rury** wybuchowej przy motorze. W jednej chwili na kierowcy zapaliło się ubranie.

Poparzonego silnie kol. R. odwieziono do ambulatorjum Pogotowia.

Kilka tygodni temu również w Warszawie około godziny 1-ej w nocy wynikł **groźny pożar w garażach,** mieszczących się w budynku miejskim przy ul. Rybaki 8-a.

Pożar spowodował 18-letni F. K., pomocnik szofera. Przyszedł on do garażu **i przelewał benzynę** z baku do bańki. Palącą się świecę postawił w odległości pół metra. Nagle benzyna zapaliła się.

Buchnęły z szaloną siłą płomienie, które **objęły ubranie na K. i rozprzestrzeniły się na cały garaż.**

Garaż spalił się doszczętnie. Ofiarą ognia padły znajdujące się w garażu **3 samochody.**

Oprócz garażu **spłonął doszczętnie budynek mieszkalny.**

Koledzy! Ostrożnie z benzyną! Nie narażajcie niepotrzebnie swego życia a czasem i mienia innych — na niebezpieczeństwo.